ład 5.000 egzemplarzy. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

DROGOWIEC

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW DRÓG KOŁOWYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ IM. MARSZAŁKA JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO

ROK IV.



TREŚĆ:

80

Nr. 1 (23) — STYCZEŃ — 1936

Od Zarządu Głównego

Dnia 15 i 16 lutego b. r. odbędzie się VII (nadzwyczajny) Zjazd Delegatów naszego Związku.

O godzinie rozpoczęcia, miejscu, porządku dziennym, zniżkach kolejowych i innych szczegółach, dotyczących Zjazdu, Zarząd Główny zawiadomi Kolegów specjalnym okólnikiem.

Obecnie, natychmiast po otrzymaniu Drogowca, prosimy Kolegów o przeprowadzenie wyborów Delegatów w ten sposób, by każdy Oddział wybrał dwie osoby: jedną z grona Kolegów dróżników, drugą z pośród pracowników umysłowych.

Nazwiska Delegatów oraz ich adresy muszą być zakomunikowane Zarządowi Głównemu najpóźniej do dnia 3 lutego, a to w celu ustalenia dokładnej liczby uczestników Zjazdu, zabezpieczenia noclegów, zamówienia obiadów, sporządzenia kart wstępu i t. d.

Program Zjazdu przewiduje poza normalnym porządkiem dziennym: w pierwszym dniu rano nabożeństwo i złożenie wieńca na grobie Nieznanego Żołnierza, wieczorem teatr, zaś w drugim — zwiedzenie Zamku Królewskiego, Muzeum Narodowego, Łazienek Królewskich i Ogrodu Zoologicznego.

Za dwudniowy koszt pobytu w Warszawie, z uwzględnieniem powyższych rozrywek, noclegu z 15-go na 16-go lutego oraz posiłków: w sobotę obiad i kolacja, w niedzielę śniadanie obiad i kolacja, dzięki uzyskanym przez Zarząd Główny, zniżkom każdy z uczestników dopłaca zł. 10.—, resztę pokryje Zarząd Główny.

Dopłata ta winna być przekazana jednocześnie ze zgłoszeniem nazwisk Delegatów na Konto Związku w P. K. O. Nr. 180.374 z nadmienieniem na odwrotnej stronie blankietu: „opłaty zjazdowe„

O ileby ktoś z Delegatów chciał zabrać ze sobą rodzinę (żonę) winien o tem zawiadomić Zarząd Główny zawczasu, by mógł otrzymać indywidualną kwaterę, przekazać składkę i na członka rodziny i uiścić na miejscu drobną dopłatę za odrębny nocleg

O bliższe informacje w sprawie Zjazdu można zwracać się pisemnie do biura Głównego Zarządu, lub ustnie do Redakcji „Drogowca" Nowy-Świat 39 Drukarnia „Kolumna" 10 — 12 rano.

W związku z wyznaczeniem Zjazdu Delegatów, który pociągnie za sobą znaczne koszty, prosimy Oddziały o niezwłoczne uregulowanie wszystkich zaległych należności.

Zarząd Główny

Nr. 1 (23) STYCZEŃ 1936 Rok IV

DROGOWIEC

MIESIĘCZNIK

Od Redakcji

Rozpoczynamy nowy rok pracy. Czwarty rok istnienia „DROGOWCA".

Jak każde pismo w dobie dzisiejszej, w pracy swojej napotykamy na szereg trudności, które jednak nie tylko że nas nie zrażają, lecz, przeciwnie, dodają energji do wytrwania, do przezwyciężenia przeszkód do dalszego pełnienia obowiązku — łącznika wielkiej Rodziny Drogowej.

Otuchą — są nam słowa zachęty, bodźcem fakt, że przy ubiegłym numerze zabrakło nam nakładu dla pełnego zaspokojenia zapotrzebowania.

Nie obchodzi się nasza praca i bez cierniów, bo obok rzeczowej, tak koniecznej i pożądanej krytyki — spotykają nas zarzuty, z których kiedyś zrobimy... specjalną stroniczkę humoru.

Uznając, że łamy czasopisma winny służyć swobodnej wymianie myśli — wzywamy ponownie swoich Czytelników do nadsyłania artykułów i listów, dotyczących każdego zagadnienia, które Was, drodzy Czytelnicy, interesuje.

Chodzi o myśli Wasze bezpośrednie — o formę nie dbajcie, pozostawcie to nam.

Tylko od Was Samych zależy rozwój i podniesienie poziomu „DROGOWCA".

A więc — postanówmy sobie, że w r. 1936 będziemy dążyć wszyscy razem, do wspólnego celu do doskonalenia naszego organu.

REDAKCJA


Biblioteka Jagiellońska
1002822175

Techn. Sekr. Piotr Raszyński

Zastanówmy się chwilę

Zbliża się dzień, który rozstrzygnie o losach organizacji drogowej, dzień, którego wypatruje ogół, a może jeszcze więcej Zarząd Główny. Dzień, który wyświetli bardzo wiele, w którym wszyscy drogowcy muszą zdać rachunek ze swej działalności.

Właśnie w tym dniu powinniśmy trzeźwo patrzeć na wszystko, by nie zaniedbać niczego, co w przyszłości będzie się mściło.

Zjadą się delegaci z różnych stron, którzy w trosce o swoje dobro radzić będą i debatować nad polepszeniem doli drogowca, lecz zjadą się i tacy „pseudodrogowcy", którym zależeć będzie jedynie na tem, by zająć fotel prezesa, tak dobrze w obecnej chwili płatny.

I tu właśnie tkwi ten sęk. Na wybór władz Związku winniśmy zwrócić najbaczniejszą uwagę. Nie wolno powoływać takich ludzi, dla których interesy Związku stoją na ostatnim planie, zaś na pierwszem miejscu stawiają własne „ja". Ci ludzie nie są drogowcami, w zrozumieniu tego słowa, a jeśli chwilowo plączą się wśród drogowców, to traktują to jako zło konieczne w okresie przejściowym ich kolejek życiowych. Tych trzeba za wszelką cenę unikać, a nawet napiętnować.

Są i inni — bardziej niebezpieczni, na których właśnie chcę zwrócić specjalną uwagę.

Jest pewna kategorja „drogowców-dróżników", którzy „przyszli do przekonania", że w drogomistrzu czy techniku należy widzieć przedewszystkiem zwierzchnika, a tem samem wroga z którym niestety nie można współpracować społecznie w jednej organizacji.

Nie analizując tych wywodów, które pachną działalnością wywrotową i wnoszą ferment do organizacji, a przed czem chciałbym ostrzec tych panów, przejdźmy do rozpatrzenia samego faktu połączenia wszystkich kategorji drogowców w jednym Związku.

Nikt nie kwestjonuje tego, że dróżnicy stworzyli Związek, który zjednoczył pewną grupę tych pracowników, którzy starali się w ten sposób polepszyć swoje warunki bytu. Powiedziałem, że zjednoczył tylko część tych pracowników, lecz nie wszystkich. Związek ten dzięki niefortunnie zredagowanemu statutowi grupował i takich ludzi, któ-


Akc. Nr. 4656/36
712 V Czasop.

rzy wogóle z drogownictwem stałego kontaktu nie mieli, pracując dorywczo. Był więc to element niestały, wpłacający składki również dorywczo, bądź wcale nie płacąc, co ujemnie musiało się odbić na samej organizacji, która bez zasobów z terenu istnieć nie mogła. Nic więc dziwnego, że z braku stałych członków, a tem samem z braku gotówki, działalność tego Związku była znikoma, ograniczająca się jedynie do pracy „papierkowej" w drodze korespondencji. Zapobiec temu, przez dopływ nowego elementu stałego, do czego mogli się znacznie przyczynić technicy i drogomistrzowie, nie można było, gdyż stał temu na przeszkodzie ów statut. I tu właśnie zaczęto poruszać w roku 1934 w terenie i na łamach „Drogowca" kwestję zmiany statutu w kierunku umożliwienia wstępu do szeregów Związku wszystkim pracownikom drogowym. Co jednak najważniejsze, że sprawę tę poruszyli sami dróżnicy, dochodząc do przekonania, że kto jak kto, ale właśnie technicy i drogomistrzowie najlepiej znają warunki bytu dróżnika. Nie tylko zresztą kwestje materjalne odegrały tu rolę. Dróżnicy przyszli do wniosku, że minął ten czas kiedy dróżnik był ślepym wykonawcą zadanych mu robót bez zrozumienia potrzeby wykonania tego, bez odrobiny własnej inicjatywy, był narzędziem do pracy, tylko dla tego, że był całkowitym analfabetą, umiejąc jedynie „podgryzmolić" na liście płacy coś co miało oznaczać podpis.

Dzisiaj, dróżnik, w bardzo wielu wypadkach, mając przydzielonych do pracy robotników, kieruje tą pracą, prowadzi kontrolę dniówek, a i w dalszym ciągu obarcza się go różnemi czynnościami, gdzie musi wykazać znajomość swego zawodu. Zadaniem więc technika i drogomistrza jest wyszkolenie dróżnika tak, by nadawał się on na zajmowane i odpowiedzialne stanowisko.

Tu więc zaczyna się współpraca. Nie może ona być jednak prowadzona dorywczo i w każdym powiecie inaczej, wobec czegoześrodkowano wszystko w organizacji, co zostało urzeczywistnione decyzją VI Walnego Zjazdu Delegatów w Warszawie. Praca poszla naprzód z wynikiem w wielu wypadkach dodatnim, a jak widać w terenie, rzesze drogowców odnoszą się do tej współpracy z całem uznaniem i zaufaniem, z czego wniosek, że dróżnicy na tej współpracy wyszli najlepiej. Czy mogło być inaczej?

Jeśli sprawdzimy wykaz załatwionych przez Zarząd Główny spraw, to przekonamy się, że 90% stanowią sprawy dróżnicze, a więc zaledwie 10% przypada na innych pracowników drogowych. Współpraca więc musi być utrzymana za wszelką cenę i poświęcenia. Kto jak kto ale służba drogowa, od której wiele się wymaga, jest obecnie w najgorszych warunkach materjalnych i służbowych wobec czego przez tę właśnie współpracę winniśmy dążyć do unormowania tego stanu rzeczy.

Jakiekolwiek bądź wystąpienie ze strony dróżników-delegatów na Zjeździe, z dążeniem separacji — odniesie skutek zgubny dla ogółu pracowników drogowych, a przecież nie poto tworzyliśmy silną organizację ażeby ją rozdrobnić.

Zburzyć łatwo — pobudować trudniej.

Wydział Powiatowy w Łęczycy

Gospodarka drogowa powiatu Łęczyckiego

Rolniczy powiat Łęczycki posiada znaczną sieć dróg bitych o układzie promienistym z ogniskiem w Łęczycy i sąsiedniej historycznej Topoli Królewskiej oddzielonej 2 km. groblą wybudowaną przez koryto dawnej Wisly.

Ogólna dlugość dróg bitych wynosi 318 km., z czego 33 km. państwowych, 99 km. wojewódzkich, 115 km. powiatowych i 71 km. gminnych.

Stosunek do ogólnej powierzchni powiatu Łęczyckiego wynosi 24 km. dróg bitych na 100 km.² obszaru wtedy, kiedy stosunek dróg w Polsce w/g stanu z roku 1934 wynosił 15 km. na 100 km.² obszaru.

W okresie lepszej konjunktury t. j. w 1926 — 1930 r. budżet drogowy wynosił przeciętnie 450.000 zł. czyli 60% całego budżetu samorządowego.

Od 1931 r. wydatki na cele drogowe musiały ulec stopniowemu obniżeniu i na rok przyszły budżet drogowy wynosić będzie 300.000 zł. t. j. o 33% poniżej przeciętnego budżetu.

Konieczne ze względów gospodarczych obniżanie wydatków na drogi w ciągu ostatnich pięciu lat nie mogło nie wpłynąć ujemnie na stan dróg w powiecie, jednakże Wydział Powiatowy dokłada starań, aby drogi zdatne były do użytku.

Wydatki na utrzymanie 33 km. dróg państwowych wynosily około 70.000 zl. przeważnie z kredytów Funduszu Pracy, co przeciętnie na 1 km. wynosi okolo 2.100 zł. wtedy kiedy wydatki na utrzymanie 1 km. dróg samorządowych wynoszą około 1.100 zł. t. j. o 48% mniej.

Koszta administracyjne dróg samorządowych w stosunku do wydatków rzeczowych wynoszą w roku bieżącym 4,2% z czego widać, że administra-

cja drogowa pomimo obniżenia budżetów jest tania.

W bieżącym roku budżetowym wykonano następujące ważniejsze roboty:

1) zbudowano nowych dróg bitych 14 km.
2) pogrubiono i zawałowano dróg 14 km.
3) przebudowano i przełożono dróg brukowanych 2½ km.
4) rozsypano tłucznia przy ręcznej naprawie dróg bitych 4.900 mtr.³
5) zbudowano nowych dróg żwirowanych gminnych 32 km.
6) okopano rowami i splantowano dróg gminnych 60 km.
7) naprawiono mostów i przepustów 36 sztuk
8) zbudowano nowych przepustów 59 sztuk
9) posadzono drzew przydrożnych w okresie jesiennym na 11 km.

Należy nadmienić, że dotychczas obsadzono drzewami około 120 km. dróg i akcja ta trwa dalej pod troskliwą opieką ogrodnika.

Rocznie obsadza się około 20 km. dróg częściowo z własnej szkółki drzewek w Jankowie, w której przygotowano zgórą 10.000 odpowiednich drzewek alejowych.

Na wszystkich drogach powiatu Łęczyckiego zostały ustawione jednolite znaki drogowe, tablice z nazwami miejscowości oraz znaki ostrzegawcze samochodowe, co ułatwia orjentacje w terenie podróżnym.

Na specjalne wyróżnienie zasługuje ukończenie budowy drogi bitej z Ozorkowa do Uniejowa, która znacznie skraca odległość miejscowości położonych w powiecie Tureckim od Łodzi oraz dalsza budowy drogi bitej z Ozorkowa ao Uniejowa, któ-

Na podstawie danych z ostatnich 3-ch lat w powiecie Łęczyckim dla robót drogowych zakupuje się rocznie zgórą 15.000 mtr.³ miejscowego kamienia narzutowego z której to ilości 55% zużywa się na konserwację istniejących dróg, a 45% na budowę nowych dróg bitych.

Wyszczególnione powyżej roboty obejmują również świadczenia w naturze t, zn. szarwarkowe, które stanowić będą w przyszłości znaczną pozycję ogólnej ilości wykonanych robót, jak również wartości użytej robocizny pieszej, konnej i dostarczonych materjałów.

Postęp robót szarwarkowych w powiecie Łęczyckim w ostatnich 3-ch latach jest b. znaczny.

W 1932 r. wartość świadczeń w naturze wynosiła 70.547 zł. a w 1935 r. 493.201 zł. czyli o 600% więcej.

Wydział Powiatowy doceniając potrzebę racjonalnego wykorzystania świadczeń w naturze powołuje do życia od 1 kwietnia r. b. specjalny aparat techniczny dla dróg gminnych z tem, że każda gmina mieć będzie na miejscu technika drogowego dla zapewnienia stałej i szybkiej pomocy technicznej, a nad sprawnością organizacji czuwać będzie inżynier-inspektor dróg gminnych.

Około 90% dróg bitych w powiecie Łęczyckim posiada nawierzchnię szabrową, która przy stale wzrastającym ruchu samochodowym ulega znacznemu i szybkiemu niszczeniu, a z braku potrzebnych funduszów odnawianie tych dróg nie może być uskutecznione we właściwym terminie.

Drogi o nawierzchni brukowanej znacznie lepiej wytrzymują mieszany ruch kołowy i w latach najbliższych około 60 km. ważniejszych arterji komunikacyjnych z jezdnią szabrową trzeba będzie przebudować na jezdnie brukowane, z uwagi na to, że drogi w powiecie Łęczyckim są bardzo obciążone ruchem towarowym i samochodowym z sąsiednich powiatów w kierunku Łodzi i odwrotnie.

Na niektórych zaś odcinkach dróg w powiecie Łęczyckim natężenie ruchu jest największe w Polsce.

Przypuszczalny koszt tych robót wyniesie około 2-ch miljonów zł., co w dotychczasowych warunkach będzie można zrealizować w okresie conajmniej 10 lat, lub wcześniej wtedy o ile na ten cel znajdą się specjalne fundusze.

Należy podkreślić, że Wydział Powiatowy na czele z przewodniczącym Starostą Powiatowym p. Dr. Z. Pajdakiem dokłada starań, aby drogi nie tylko bite lecz i gruntowe w powiecie Łęczyckim były doprowadzone do dobrego stanu i aby gospodarka była celowo i oszczędnie poprowadzona z zapewnieniem jej ciągłości, pomimo ciężkiego przesilenia gospodarczego, które nie pozwala na przeznaczenie w budżetach takich sum, jakie byłyby konieczne ze względów technicznych.

Artemjusz Ihnatowicz

O pracy organizacyjnej słów kilka

Są tematy o których nigdy nie można mówić za dużo, które nigdy nie tracą nic ze swej aktualności, przeciwnie, w pewnych momentach nasilają się, stają się bardziej ważne od innych.

Do takich tematów należy, w pierwszym rzę-

dzmie, sprawa wzmocnienia organizacyjnego Związku, zwiększenie jego spoistości i sprężystości słowem — sprawa rozwoju i zwiększenia uświadomienia społecznego członków.

Zagadnienie to tembardziej zasługuje na rozwagę, im szybciej zbliżamy się do dnia Walnego Zjazdu Delegatów, na którym przy szczerej, a braterskiej wymianie zdań — nad wspólną przyszłością, nad codzienną szarą rzeczywistością — radzić będziemy.

Należy pozornie rozpocząć rozwinięcie tematu od tradycyjnego napomnienia o ideologji Związku.

W naszym wypadku jest to zbyteczne. Imię Wielkiego Patrona, wypisane na dziesiątkach sztandarów naszej Organizacji — samo w sobie zawiera wszystko, cokolwiek na ten temat daloby się powiedzieć, a przeniesione z symbolu zjednoczenia, jakim są te sztandary, do serc naszych, stanowi Świątynię każdego z nas i poucza, co i jak czynić należy, by broniąc swych słusznych spraw i zdobyczy — jednocześnie służyć Ojczyźnie.

Na całym świecie, od wielu lat toczyły się i toczą walki o tak zwane zdobycze socjalne.

Przechodzą one i przechodziły najróżnorodniejsze koleje.

Od wysiłków ograniczenia wieku pracy nieletnich, poprzez batalje o zmniejszenie ilości godzin pracy do walki o ubezpieczenie od wypadków i zabezpieczenia starości włącznie. Tocząc się po bezdrożach, lub szukając coraz to nowych dróg prawodawstwo socjalne doskonali się coraz bardziej — mając na względzie ulżenie doli szarego człowieka, zniwelowani, w miarę możności, różnicy społecznej między ludźmi, obronę ich praw i interesów i, co najważniejsze, nie tylko materjalnych, ale i moralnych.

Do liczby najpoważniejszych zdobyczy socjalnych, z których i my w odrodzonej Polsce, korzystamy w całej rozciągłości — należy prawo swobodnego zrzeszania się w związki.

I zupełnie słusznie stawiamy to prawo na pierwszem wśród innych przywilejów miejscu.

Przecież za podstawową komórkę każdego Państwa uważa się rodzinę — a czyż Związek — nie jest *rodziną rodzin*, złączonych większą może, niż ta najbliższa osobista rodzina, miłością, bo nie egoistyczną, nie dobro *jednostki*, ale *tysięcy* jednostek, pracujących na wspólnym odcinku pracy, mająca na celu?

Otóż ta wspólnota zadań i celów, dążeń i zamierzeń, wysiłków i sposobów wykonywania postanowień — jest najtrwalszym cementem, zmieniającym organizację w trwałą żelazobetonową konstrukcję, w której, jak piętro na piętrze w niebotycznym drapaczu chmur, rosną dzień po dniu nowe wartości, dzięki którym stajemy się świadomymi obywatelami użytecznymi dla siebie i ogółu jednostkami.

My, w pracy naszego Związku, jesteśmy odosobnieni od innych.

Bo wyobraźmy sobie, że gdybyśmy mogli na jakimś stratosferycznym balonie wznieść się tak wysoko, by z góry, przy pomocy niezmiernie silnych szkieł zbliżających ogarnąć wzrokiem całą Polskę od północy na południe, od zachodu na wschód — zobaczylibyśmy naszych członków, rozsianych *po jednemu* po całym terenie, a każdego w odległości 6 do 10 kilmetrów, jeden od drugiego.

To rozbicie w terenie, pewna różnica nawyknień i upodobań odziedziczone w spadku po najeźdźcach, żerowanie innych organizacji, pod maską troski o dobro naszych członków rzekomo zaniedbywanych przez nas*) — brak uświadomienia, na szczęście wśród minimalnego procentu braci drogowej, — to są ujemne strony naszego organizacyjnego życia.

Ale są one jednak znikome.

Bo cóż znaczy odległość kilku kilometrów, gdy ożywia wspólny duch, gdy serca biją zgodnym rytmem, gdy wszystkie najzawilsze ścieżki i boczne drogi zlewają się w końcu w jeden wielki szlak, jakim jest Organizacja?

Wspomnieliśmy wyżej o rodzinie.

Jeszcze jedną z nią analogję przeprowadzimy. Są rodziny dobre i złe. Dobra rodzina to ta, w której krewni żyją ze sobą pod hasłem jeden za wszystkich — wszyscy za jednego. Dobra rodzina to ta, w której, gdy jednemu z braci powodzi się gorzej — drugi śpieszy z pomocą — a więc w dobrej rodzinie obowiązują solidarność i jedność.

Musimy się na tym przykładzie wzorować.

Niech każdy oddział — ten poszczególny członek naszej RODZINY DROGOWEJ, dba o swój najdoskonalszy rozwój, a potem niech będzie zawsze w pogotowiu by każdej chwili mógł pośpieszyć na ratunek lub z pomocą swojemu bratu — innemu oddziałowi. Pracując dla Organizacji i Oddziału — niech każdy najsumienniej spełnia swoje służbowe obowiązki — bo gdy będziemy karni i zdobędziemy uznanie swoich zwierzchników — ułatwimy Głównemu Zarządowi jego pracę na drodze wywalczenia polepszenia naszego bytu.

Gdy stworzymy silne oddziały — potrafimy wyłonić z nich mocny, zdecydowany, pracowity Zarząd Główny, który czerpiąc siły do pracy w zaufaniu ogółu — potrafi wykonać bez zarzutu swoje zadania i osiągnąć niewątpliwą poprawę bytu członków, wzmocnić pozycję i powagę Związku.

*) Patrz: Zgrzyty na str. 10.

Zarząd Główny — to jednostki. Nigdy jednostka nie odczuwająca za sobą armji ludzi jednakowo myślących, wspierających ją moralnie, a kiedy potrzeba i czynnie, nie potrafi dokonać tego, czego się podejmuje w najlepszej nawet wierze.

Trzeba to przeżyć, żeby zrozumieć, jaką goryczą napawają listy kolegów, którzy w członkach zarządu nie widzą równych sobie, obdarzonych jedynie zaufaniem kolegów, a traktują ich, jak cel, do którego strzelają zatrutemi kulami nieuzasadnionych pretensji — i ile radości daje każde słowo otuchy, nadesłane nieraz przez kolegę zamieszkałego gdzieś na krańcu Pasńtwa, a ledwo ledwo umiejącego pisać...

Streszczając się powtarzam:

Tylko oparty na dobrze zorganizowanych, solidarnych, nie szczędzących rzeczowej krytyki, ale przyjaznych i ufających swoim wybrańcom w Oddziałach Zarząd — jest w stanie spełnić swoje zadania.

Jeżeli te skromne uwagi przenikną do serc kolegów, będę uważał, że niniejszy artykuł osiągnął swoje zadanie.

Cz.

Przemysł krajowy chce budować samochody*)

Wiele już się pisało i mówiło o smutnym stanie motoryzacji kraju.

Niedawna Wystawa drogowa zapoznała ogół ze sprawą dróg w Polsce. Zbyt mała sieć dróg, a nadomiar złego fatalny ich stan, zaciążył na rozwoju naszej motoryzacji w sposób zastraszający.

Ale głównym hamulcem motoryzacji kraju jest brak rozbudowanego własnego przemysłu samochodowego.

Zobaczymy jak wygląda ta sprawa w oświetleniu znawców przedmiotu, abyśmy jasno mogli zdać sobie sprawę z wagi nowego projektu grupy przemysłu motoryzacyjnego.

Znawcy sprawy samochodowej obliczają optymistycznie ilość samochodów w Polsce na 25.000 wozów. Dla zobrazowania stałego zaniku samochodu w Polsce podajemy za Rocznikiem Statystycznym kilka cyfr. Oto w roku 1929 mieliśmy 29.4 tysięcy, w r. 1930 — 37 tysięcy, w r. 1931 — 38.8 tysięcy, w 1932 — 28 tysięcy, w r. 1933 — 25.3 tys., a w r. 1934 — 24.8 tys. Jak widzimy stały spadek.

We Francji na 1.000 mieszkańców przypada 45.2 samochody, w Niemczech 13.3; w Danji — 33.3; w Austrji — 5.8; w Rumunji — 1.5, na Węgrzech — 1.4; w Polsce tylko 0.8.

I dalej znawcy sprawy samochodowej stwierdzają, że z obecnej ilości samochodów w Polsce (plus minus 25.000) tylko około 5.000 jest w stanie normalnego przystosowania do użytku, a pozostałe — to konające graty ledwie utrzymywane przy życiu.

W r. 1936 znowu będzie się musiało wycofać z obiegu 4—5.000 trupów samochodowych.

Słowem — szybkim biegiem — zbliżamy się do zupełnego zaniku motoryzacji kraju.

Tymczasem dla utrzymania taboru oraz powiększenia go w granicach przewidywanej chłonności rynku, potrzeba będzie przez najbliższe 5 lat około 7—8.000 samochodów rocznie.

Dotychczas żyliśmy w dość dziwnym impasie motoryzacyjnym. Od kilku lat prowadzona polityka motoryzacyjna nie przyniosła żadnych wydatniejszych rezultatów i żaden plan motoryzacji Polski nie doszedł właściwie do skutku.

W polityce motoryzacyjnej zarysowały się trzy zasadnicze koncepcje, które miały rozwiązać zadanie motoryzacji.

Jedna z nich — widziała rozwiązanie w znacznem podniesieniu produkcji krajowej samochodów, aby stworzyć w ten sposób samowystarczalność druga koncepcja, sceptycznie traktująca samowystarczalność, domagała się znacznych ulg dla importu samochodów i wreszcie trzecia — doradzała organizowanie specjalnych montowni, któreby zestawiały sprowadzane z zagranicy części różnych typów samochodów.

Koncepcja montowni dla samochodów zagranicznych nastręczała znaczne niebezpieczeństwo dla Państwowej Fabryki Samochodów, stwarzając dla niej konkurencję, a ponadto montownie eliminowałyby możność współpracy krajowych fabryk metalowych z własną krajową produkcją samochodową.

Na tle koncepcji montowni rozpoczęły się pertraktacje z przedstawicielami zagranicznych firm samochodowych, które gotowe byłyby zaangażować się w tworzenie montowni w Polsce.

Pertraktacje przeciągały się. Wystawiane przez stronę polską warunki nie zadawalały kontrahentów zagranicznych, a z drugiej strony zbudziły nareszcie czujność grupy przemysłu motoryzacyjnego.

Zaniepokojenie owej grupy znalazło wyraz w obszernym memorjale, wyrażającym sprzeciw umotywowany przeciwko zamierzeniom, ułatwiającym

wtargnięcie samochodów zagranicznych na rynek polski przez szeroko otwarte wrota montowni.

Zanim się to stało (w dniach ostatnich) grupa przemysłu motoryzacyjnego od połowy roku ubiegłego była nastawiona na podjęcie w odpowiedniej chwili zadania motoryzacji kraju, własnemi krajowemi środkami.

Temu stanowisku grupy przemysłu motoryzacyjnego dał wyraz prezes tej grupy, dr. inż. Stanisław Surzycki, pisząc w połowie 1935 r. między innemi:

„Jeżeli nietylko ze wstydem, ale i z pełną świadomością niebezpieczeństwa, jakie nam grozi, konstatujemy fakt, że na odcinku motoryzacji kraju zajmujemy jedno z ostatnich miejsc na kuli ziemskiej, to nie wystarczy analizowanie przyczyn tego stanu rzeczy i ubolewanie, ale należy przedewszystkiem z całym zapałem, energją i świadomością celu iść po wytkniętej drodze, etapami, określonemi w każdym szczególe, ku najszybszej motoryzacji.

Naczelnym postulatem chwili jest choć względne nasycenie kraju samochodami, Jest to cel doraźny, ale bardzo ważny. Konjunktura światowa rynku sprzyja realizacji tego postulatu, a posiadanie w kraju własnej fabryki samochodów, ułatwia znacznie to zamierzenie. Ale nasycenie rynku samochodami, nie rozwiązuje zagadnienia motoryzacji w tej skali, w jakiej pragnęlibyśmy mieć je rozwiązane w Polsce. Dlatego też najprostsze rozwiązanie sprawy przez import samochodów nie może być dla nas jedyną drogą.

Z punktu widzenia państwowego i ogólno-gospodarczego musimy wytrwale dążyć do rozbudowania własnej produkcji samochodowej, tak dalece, abyśmy możliwie w najbliższej przyszłości stali się samowystarczalni, jeżeli nie na całości odcinka produkcyjnego, to przynajmniej w znacznej jego części, a w każdym razie, abyśmy byli w stanie, w bliskiej przyszłości, wyłącznie własnemi siłami wykonać wszystkie elementy montażowe samochodu.

Oto w najogólniejszym zarysie cel, jaki na okres najbliższej swojej działalności postawiło sobie zrzeszenie polskich wytwórni, zainteresowanych w przemyśle motoryzacyjnym, które ukonstytuowało się w ramach Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych pod nazwą Grupy Przemysłu Motoryzacyjnego.

Rozbudowę krajowego przemysłu motoryzacyjnego, którą z powodzeniem prowadzi w ostatnich czasach Fabryka Samochodów Państwowych Zakładów Inżynierji, dając tem przykład jaką drogą iść należy, chcemy kontynuować i w zakresie montowanych samochodów.

Ścisła współpraca poszczególnych przedsiębiorstw krajowych, przystosowujących się coraz bardziej do produkcji elementów motoryzacyjnych może i powinna dać należyte wyniki.

Jesteśmy przekonani, że istniejąca od kilku miesięcy grupa przemysłu motoryzacyjnego, zrzeszająca całość krajowego przemysłu motoryzacyjnego, koordynująca jego wysiłki, kierująca jego racjonalną rozbudową, wywiąże się z tego zadania ku pełnemu zadowoleniu całego społeczeństwa.

Jeżeli mamy serjo mówić o motoryzacji kraju, to musimy usunąć wszystko to, co tę motoryzację wstrzymuje. Musimy udostępnić samochód szerokim masom, przez potanienie jego ceny, ułatwienia w kupnie, obniżenie kosztów obsługi, a nawet być może, przez stosowanie do nabywców nowych samochodów specjalnych ulg podatkowych.

Z prawdziwą radością witamy fakt, że rząd zainteresował się żywo rozwiązaniem zagadnienia motoryzacji kraju, i z całą ufnością wierzymy, że sprawa ta weszła na nową drogę.

Jesteśmy pewni, że w zrozumieniu konieczności państwowej całe społeczeństwo poprze sprawę motoryzacji kraju i nie poskąpi wysiłków i ofiar aby przyśpieszyć rozwiązanie tego palącego zagadnienia".

Założenie i przesłanki, z których powstał rewelacyjny memorjał grupy motoryzacyjnej, są następujące:

Sam montaż samochodów zagranicznych nie przedstawia wartości gospodarczej, ponieważ zatrudnienie przy nim przemysłu krajowego jest znikome. — jedynie własna produkcja samochodów mogłaby się przyczynić do rozwoju zarówno motoryzacji, jak i stanu zatrudnienia odpowiednich fabryk pomocniczych.

Przy puszczeniu dużej ilości wozów na rynek ważną rolę odgrywa kwestja zapewnienia dostawy części zamiennych.

Za własną produkcją odpowiednich typów samochodów przemawiają względy natury wojskowej i obrony kraju.

Przy produkcji krajowej o wartości 30 miljonów złotych rocznie, zatrudnienie bezpośrednie wynosi około 5.000 robotników, zatrudnienie pośrednie w przemysłach pomocniczych i związanych z motoryzacją — około 15.000 robotników. Przedstawia to wartość obrotu dla przemysłu pomocniczego około 60 miljonów złotych.

Inwestycje kapitału państwowego w takiej koncepcji motoryzacyjnej jest zbędna, a nawet niepożądana.

Z tych założeń wychodząc, grupa przemysłu motoryzacyjnego, zrzeszona w Polskim Związku przemysłu Metalowego, a mianowicie: Zakłady

Ostrowieckie, H. Cegielski, S. A. w Poznaniu, Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie, Starachowice; Lilpop Rau i Loewenstein, protestując przeciwko montowniom samochodów zagranicznych, wystosowało memorjał do Międzyministerjalnej Komisji Motoryzacyjnej, proponując podwojenie produkcji samochodów Państwowych Zakładów Inżynierji do wysokości 7 tysięcy jednostek rocznie, co w rezultacie zaspokoiłoby rynek i rozwiązało kwestję motoryzacji w drodze produkcji krajowej oraz inwestowania kapitału prywatnego.

Przedsiębiorstwa, biorące udział w realizacji tego projektu, wykonywałyby masowo poszczególne zespoły, wchodzące w skład produkcji samochodów, których montażem i wykończeniem zajęłyby się wytwórnie Państw. Zakł. Inż.

Memorjał zawiera zobowiązanie grupy przystąpienia do realizacji projektu w przeciągu trzech tygodni i żąda szybkiej zgody Komitetu Ekonomicznego Ministrów.

Realizacja tego projektu przekreślałaby dotychczasowe plany w sprawie montowni, dając krajowi dobry, tani samochód.

Byłby to radykalny zwrot w polityce motoryzacyjnej, a przy jednoczesnym rozwoju i ulepszeniu dróg, ta wspólna akcja stanowiłaby pierwszy realny etap na drodze motoryzacji Polski.

---

*) Artykuł ten podajemy za Kurjerem Czerwonym, z dn. 16.I.36, jako poruszający zagadnienie ściśle z naszą pracą związaną.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW

Nic nie może być milszego dla każdego pisma od kontaktu z czytelnikami, bez względu na to, jakie formy kontakt ten przybiera.

Czy są to słowa zachęty i pochwały, czy też wyraz niezadowolenia, ujęty w formie rzeczowej krytyki.

Powtarzamy, rzeczowej.

Jest ona jedyną celową drogą do podniesienia poziomu pisma, a oto przecież przedewszystkiem chodzi.

Gorzej jednak czujemy się wówczas, gdy spotyka nas zarzut nie znajdujący swojego uzasadnienienia w żadnych logicznych przesłankach, a wypływający z niezrozumienia istoty sprawy, lub czerpiący źródło, w przyczynach zgoła niezdrowych.

Zdarzył się obecnie fakt, że jeden z Oddziałów, w osobie swojego prezesa — wystąpił z pretensją o to, jakim prawem „Drogowiec" pozwolił sobie, skrócić protokół z pewnego zebrania, które odbyło się na terenie tego Oddziału i zamieścić jedynie streszczenie tego ważnego dokumentu.

20-go stycznia b. r. Expres Poranny w rubryce „Co w trawie piszczy" podaje następującą dykteryjkę p.t. „Doskonały pomysł":

„Na jednem z posiedzeń komisji budżetowej jeden poseł żalił się na prasę, że przemówienia poselskie podaje w skróceniu, lub też wcale ich nie zamieszcza.

W związku z tem powstał podobno projekt stworzenia specjalnego dziennika w ktżórym umieszczane będą wyłącznie, ale zato w całości mowy pp. posłów".

Żeby przekonać Was, Koledzy, że gdybyśmy chcieli w podobny sposób zamieszczać *całe* protokóły z posiedzeń Zarządu — musielibyśmy „Drogowca" zmienić w „centralną księgę protokółów" przytoczymy kilka cyfr.

Jedna cała strona „Drogowca" składa się przeciętnie z 5376 liter, przeciętny protokół zawiera około 3.000 do 5.0000 liter (protokół o którym mowa miał przeszło 1.900 liter), jeżelibyśmy mieli tak, jak do Nr. 10 (22) 34 protokóły — pobieżny obrachunek, wykazuje, że poza protokółami nic więcej w Drogowcu nie możnaby zamieścić.

Doceniając więc niezwykłą wagę dokumentową każdego protokółu musimy, niestety, w dalszym ciągu ograniczyć się do podawania ich w streszczeniu.

Przystępując do miesięcznego przeglądu działalności Oddziałów, musimy na wstępie naprawić swoje przeoczenie, polegające na niewyszczególnieniu Oddziałów, które brały udział na zjeździe wojewódzkim w Grodzisku. (patrz Nr. 10 z ub. r. str. 16).

Były to Oddziały na pow. Rawsko-Maz., Sierpc, Kutno, Ciechanów, Warszawski, Mińsk. Mazow., Łowicki i Płoński. Przy sposobności należy też podkreślić sprężystą organizację Zjazdu, co było niewątpliwą zasługą Prezesa Oddziału na pow. Błoński kol. Stanisława Cichala.

* * *

Praca w oddziałach Związku w ubiegłych miesiącach odbywała się pod znakiem walnych zebrań, wyborów, nowych Zarządów, uświadomienia sobie wyników dotychczasowej działalności oraz

sprecyzowania planu pracy na najbliższą przyszłość.

W *Babuchowie* — po sprawozdaniu Komisji Rewizyjnej i w uznaniu zasług ponownie obrano Prezesa kol. Daniela Gełemeja, oraz uchwalono konieczność wysłania za pośrednictwem Zarządu Głównego memorjał do Ministerstwa Robót Publicznych z prośbą o:

1. regularne wypłacanie poborów pieniężnych,

2. otrzymania umundurowania, względnie jego równowartości,

3. wypłacenie należności za godziny nadliczbowe, stosownie do obowiązującej umowy,

4. zaszeregowanie do odpowiednich kategorji płac.

kundzie za przybycie na zebranie i współpracę z Oddział., Kierownikowi Powiatowego Zarządu Drogowego p. inżynierowi Tacrejterowi za troskliwą ojcowską opiekę i sprawiedliwe traktowanie służby drogowej, wreszcie, p. drogomistrzowi Jasieńskiemu za jego stosunek do podwładnych.

Oddział na pow. Wileński — doskonale zdaje sobie sprawę ze swych specjalnych warunków, będąc placówką kulturalną, położoną na rubieży Rzeczypospolitej i pracuje owocnie dążąc: „do ożywienia życia związkowego wewnątrz Oddziału", jak pisze o tem w swojej korespondencji do Zarządu Głównego.

Na walnem zebraniu, po zatwierdzeniu preliminarza budżetowego i wyborach Zarządu na rok bieżący — Przewodniczący zebrania odczytał odezwę Wileńskiego Komitetu Obywatelskiego, obrazującą prześladowanie polaków na Litwie. Zebrani przyłączyli się całem sercem do uchwał, powziętych w tej sprawie na wiecu w Wilnie w dniu 5 b.m.



Oddział Związku Zawodowego Pracowników Dróg Kołowych Rzeczypospolitej Polskiej im Marszałka Józefa Piłsudskiego w Lidzie z Kierownikiem Powiatowego Zarządu Drogowego p inż. Orleckim i Prezesem oddziału kol. Gierasimowiczem na czele.

Również w oddziele na *powiat Ropczyce* nie tylko udzielono absolutorjum ustępującemu Zarządowi, ale wybrano go ponownie na rok 1936.

Pracę oddziału charakteryzuje solidarność i całkowita harmonja z miejscowemi władzami.

Zdecydowano przystąpić do założenia Kasy Samopomocy Koleżeńskiej.

Na zakończenie zebrania uchwalono podziękowanie dla p. Starosty Powiatowego za udzielenie bezpłatnych kart rowerowych, p. Inspektor. Se-

Na podkreślenie zasługuje pomyślny rozwój Kasy Oszczędnościowo-Pożyczkowej Pracowników Powiatowego Zarządu Drogowego w Wilnie, której zarząd nie tylko, że uzyskał absolutorjum, ale został uproszony o pełnienie swoich czynności i w roku bieżącym.

Oddział w *Wieluniu* — nadsyła nam swoje

dezyderaty, jak zwykle charakterystyczne dla tego wyjątkowo uspołecznionego Oddziału, mające na celu dobro ogólne, nie zaś wyłącznie interes jednego oddziału.

Część tych dezyderatów załatwiamy już w bieżącym numerze.

Oddział na pow. Równe — nadsyła sprawozdanie, w którym w prostych ale serdecznych słowach daje wyraz trudnościom, które przechodził Oddział w swojej pracy organizacyjnej, a jednocześnie podkreśla całkowity kontakt i harmonję panujące pomiędzy oddziałem i miejscowemi władzami.

Specjalne podziękowanie składają Koledzy z Równego swojemu p. Staroście, Kierownikowi P. Z. D. p. inż. Lubowieckiemu i w szczególności p. technikowi Jerzemu Galesińskiemu, za przychylne i dobre traktowanie podwładnych oraz za pomoc przy zorganizowaniu Oddziału.

Oddział w Baranowiczach — zawiadamiając Zarząd Główny o swych bieżących troskach przesyła również pocieszającą wiadomość *o całkowitem poparciu poczynań Oddziału ze strony kierownika P.Z.D. p. Inż. Niedzielskiego i „ojcowskiej opiece" ze strony p. technika Al. Górczyka, składając* jednemu i drugiemu za pośrednictwem Drogowca *serdeczne podziękowanie.*

Oddział w Kartuzach — na walnem zebraniu poświęcił część czasu pamięci Marszałka Józefa Piłsudskiego, zastanawiał się nad znaczeniem dla poszczególnej jednostki — pracy organizacyjnej i po uchwaleniu absolutorjum dla Zarządu — dokonał wyboru władz na rok bieżący. Na Zebraniu przewodniczył Sekretarz Pow. Z. Dr. p. Paweł Okroja.

Oddział w Krzemieńcu — świeżo zorganizowany nadesłał protokół stwierdzający ukonstytuowanie się Zarządu.

Witamy całem sercem nową placówkę i życzymy owocnej pracy i pomyślnego rozwoju.

Oddział w Grójcu — powiększa szeregi tych, którzy spieszą *z wyrazami wdzięczności* dla swych Przełożonych i nadsyła je *dla pp. Starosty F. Pawłowskiego i Kierownika P.Z.D. Łęczyńskiego.*

Oddział w Przemyślu odbył doroczne zebranie, na którem dokonano wyborów Zarządu.

Oddział w Gostyniu — prosi o sprostowanie, że — odszkodowanie za rowery, które otrzymują dróżnicy wynosi 20 zł. rocznie, a nie kwartalnie, jak podano w ub. numerze „Drogowca" oraz wpływów winno być zł. 283, a nie, jak mylnie podano 383.

Oddział w Dolinie — komunikuje, że dróżnicy w tym oddziale otrzymali świąteczne gratyfikacje po zł. 25, za co *składają wyrazy wdzięczności p. Staroście Szacherskiemu* oraz kierownikowi P.Z.D. p. *Antoniemu Pawłowskiemu.*

Oddział w Węgrowie — odbył zebranie w obecności pp. Starosty Wiszniewskiego, inż. Nowakowskiego i drogomistrza Sobieraja.

Na zebraniu podkreślono znakomity rozwój Kasy Samopomocy Koleżeńskiej.

Z żałobnej karty

Nieubłagana śmierć kosi nasze szeregi. W powiecie Nowotarskim zmarł w dniu 10 grudnia 1935 roku członek tamtejszego Oddziału ś. p. Kolega TAPEK FRANCISZEK, przeżywszy lat 46, pozostawiając żonę i 6-ro drobnych dzieci bez środków do życia.

W Pińczowie — w pierwszych dniach października 1935 r. zmarł członek Oddziału naszego Związku i członek komisji rewizyjnej — Peowiak i Legjonista, ś. p. drogomistrz KOZIOŁ KRYSPIN.

30 listopada 1935 r. zmarł w Grójcu członek Związku ś. p. SKRZYPCZAK.

Pogrzeby wszystkich zmarłych Kolegów odbyły się przy udziale licznej rzeszy Kolegów i przedstawicieli miejscowych Władz.

Czy jesteś członkiem

L. O. P. P.

Memorjały Zarządu Głównego do Władz

Do Pana Ministra Komunikacji

Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Dróg Kołowych Rz. P. im. Marszałka J. Piłsudskiego.

MEMORJAŁ

Na mocy rozporządzenia, zawartego w okólniku Ministerstwa Komunikacji z dn. 15.X. 1935 r. Nr. P. 6.26/24/34 utrzymanie i konserwacja dróg państwowych zostały ostatecznie przekazane Sasamorządom terytorjalnym.

W wyniku tego zarządzenia cała służba drogowa została przeniesiona z etatu Władz Administracyjnych na etat samorządowy.

Należy podkreślić, że władze Samorządowe mylnie pojęły zarządzenie Ministerstwa o przyjęcie na swój etat pracowników na drogach państwowych, traktując sprawę jako aktualną, wówczas, gdy prawne przekazanie służby na drogach państwowych do samorządu nastąpiło już w roku 1929.

Pozatem jesteśmy w posiadaniu faktów, że w paru powiatach Władze Samorządowe pojęły, powołane na wstępie rozporządzenie, w ten sposób, że pracowników przyjętych na swój etat zwolniły z zajmowanych posad, już po upływie paru dni od chwili wyjścia dekretu, a na ich miejsce zamierzają przyjąć innych, mogących wylegitymować się nie tyle fachowością, ile przynależnością do otoczenia bliskiego czynnikm decydującym w tych powiatach.

Zachodzą więc wypadki, że pracownicy fachowi, całkowicie i wyłącznie oddani pracy zawodowej, której poświęcili kilka, a nieraz i kilkanaście lat swego życia — zagrożeni są wraz z rodzinami nędzą i wyrzuceniem na bruk.

Dzieje się to, niestety, nie w imię dobra służby, lecz wyłącznie w imię prywatnych interesów.

Wobec powyższego Zarząd Główny prosi Pana Ministra o wydanie komu należy odnośnych zarządzeń, kładących kres nieuzasadnionym, wywołującym rozgoryczenie i krzywdzącym posunięciem Władz Samorządowych.

Zarząd Główny.

Do

Pana Ministra Poczt i Telegrafów

MEMORJAŁ

Członkowie naszego Związku w liczbie 5.000, rozrzuceni po całym terenie Rzeczypospolitej Polskiej, pełnią swoją odpowiedzialną służbę w wyjątkowo trudnych warunkach.

Większa ich część pobiera uposażenia, wynoszące około 60 zł. miesięcznie, co stanowi maksimum, wystarczające zaledwie na liche utrzymanie i nie pozwalające na przeznaczenie najskromniejszej bodaj kwoty, na cele kulturalno-oświatowe.

Jedyna, zdawałoby się, dostępna dla ogółu droga, uzupełnienia swojej wiedzy, dowiedzenia się wiadomości z Polski i ze świata (na gazety sobie drogowiec pozwolić nie może), rozerwania się przy wesołej audycji, lub muzyce — słowem to wszystko, co daje radjo — jest dla drogowca luksusem, niedoścignionem marzeniem, bo cena miesięcznego abonamentu — zł. 3.— przekreśla kilkakrotnie możliwości budżetowe drogowca.

W tych warunkach Zarząd Główny Związku zwraca się do J. Wielmożnego Pana Ministra z prośbą o przyznanie członkom naszego Związku prawa do korzystania z ulgowego abonamentu, co pozwoliłoby tej kilkutysięcznej rzeszy szarych, lecz sumiennie wykonywujących swoje obowiązki pracowników" — skorzystać z dobrodziejstwa kultury i w ten sposób podnieść swój poziom intelektualny powiększając tem samem ilość radjoabonentów i sprzedanego radjosprzętu co nie pozostanie bez korzyści dla naszego przemysłu radjowego (P. Z. R. i T.).

Zarząd Główny.

ZGRZYTY

Od dłuższego już czasu otrzymujemy liczne zapytania dlaczego pozostawiliśmy bez odpowiedzi artykuł p.t. „Organizacja zawodowa czy gniazdo synekur", zamieszczony w Nr. 9—10 (wrzesień-październik 1935 r.) „Głosu Niższych Funkcjonarjuszów i Pracowników Państwowych".

Dla bardzo prostej przyczyny, którą zaraz wyjaśnimy.

Zawsze i chętnie staniemy do dyskusji na temat tej lub innej ideologji, odpowiemy na rzeczowe zarzuty, przyjmiemy każdą życzliwą radę.

Tu jednak niema miejsca żaden z tych wypadków.

Czem bowiem jest artykul o którym mowa?

Zwyklą, źle zamaskowaną mówką wiecową, obliczoną na tani efekt, szytą grubemi nićmi zludnej nadziei... „a jednak może się uda... może dróżnicy ulegną podszeptowi, rozsypią się i... 5.000 członków (żeby tylko ich dusze, ale te właśnie skladki) uda się pokornie pod pseudo-opiekuńcze skrzydla Panów ze Z.N.F.P.R.P."

Toby byla dopiero laba, — co?

Możnaby i nakladzik „Głosu" powiększyć tak naprzyklad do 20.000 (trochę na wyrost — nieszkodzi).

Naturalnie członkowie naszego Związku zyskaliby na takiej zamianie ogromnie bo to już nie tylko zmiana szyldu, ale i skóry, bo interesy Związku N.F.P.R.P. z naszemi nie mają nic wspólnego, no i prawdopodobnie byliby *zwolnieni* od płacenia składek...

Metody działania najlepiej charakteryzują naszych napastników, widać hołdują zasadzie, że cel uświęca środki.

Smutny dla naszej organizacji, sporadyczny wypadek oddania pod sąd b. prezesa zostaje wykorzystany jako haslo bojowe, a wypadałoby może poczekać aż Sąd wypowie swoje ostatnie i jedynie miarodajne słowo w tej sprawie. Jesteśmy dalecy od chęci bronienia czyichkolwiek nieetycznych postępków, ale gdyby nawet zapadł wyrok skazujący, to dlatego, że jeden zawinil cała organizacja ma pójść w rozsypkę? Wiemy, że Panowie pragniecie tego, łatwiejby przecież było przy cudzym ogniu upiec pieczeń dla siebie.

Przypominacie Panowie ze Z.N.F.P.R.P. kumoszkę, która podgląda sąsiadkę przez dziurkę od klucza w nadziei, że się da coś na żer bodaj kłamliwej plotki (zaaresztowanie całego Zarządu, wówczas, gdy zaaresztowano tylko jednego jego członka) wyciągnąć... Wsadzacie paluszek między cudze drzwi, ulokujcież go lepiej sobie... naprzykład w nosie.

Rodzina nasza liczy wprawdzie tylko 5.000 członków, mimo to nie potrzebuje doradców-faryzeuszów, którym nie o istotne dobro tych, rzekomo przez własną organizację pokrzywdzonych dróżników, a poprostu o przysporzenie sobie — martwych dusz chodzi.

Odwracając slowa artykułu z „Głosu" powiemy:

— zostawcie, Panowie ze Z.N.F.P.R.P. dróżników w spokoju, oni sami sobie poradzą i o przeznaczeniu składek zadecydują... Dróżnicy dorośli już do tego, aby obejść się bez morałów... osób do tego niepowołanych.

My zaś, w dalszym ciągu, chociaż to się Panom tak bardzo nie podoba, będziemy apelowali do Panów Starostów i Kierowników Powiatowych Zarządów Drogowych by radą i doświadczeniem dopomagali nam do stworzenia mocnej i trwałej RODZINY DROGOWEJ, bo to jest nasz cel, do którego dążymy i dążyć będziemy, pracując, jak dotąd w najściślejszym kontakcie z tymi, którzy Wladzę Rzeczypospolitej reprezentują w terenie.

Listy do Redakcji

Szanowni Koledzy!

Proszę o zamieszczenie w imię sluszności następujących kilku słów sprostowania, w związku z zarzutami postawionemi mnie w artykule p. t. Od Zarz. Gl.: Nr. Nr. 10 (22) „Drogowca".

1. Nie bylem i nie jestem przewodniczącym Oddzialu Związku w Siedlcach.

2. Nie bylem inicjatorem ankiety, o której mowa w powolanym artykule.

12.I 36 r. *Ed. Woźniak*

* * *

Kol. Majewski Andrzej z powiatu nowotarskiego nadesłał nam następujący list:

Ze sprawozdania wykazu skladek za czas od 9 czerwca do 17 grudnia, okazalo się że zaledwie 112 oddziałów uiściło swoje składki miesięczne do Glów. Związku, i to niektóre minimalne, bo zaledwie po kilka złotych, a 65 oddziałów nie przesłało ani grosza.

Koledzy dróżnicy! z takim postępem pracy w naszej organizacji związkowej daleko nie zajdziemy, my musimy zrozumieć dobro własnej organizacji, której skutki częściowo już odczuwamy, i poprawa naszych stosunków stale pójdzie dalej, lecz musimy współpracować, a nie rozbijać się.

Ja, który te słowa piszę, jestem członkiem ośmiu organizacyj, gdzie do 5-ciu wpłacam składki

miesięczne, lecz jestem z tego zadowolony. Toteż zwracam się do was Szanowni Koledzy w całej Rzeczypospolitej, a przedewszystkiem do was koledzy Prezesi i skarbnicy, bo regularne wpłacanie składek członkowskich od was zależy. Wy powinniście przy każdych poborach dróżniczych co miesiąc odebrać i przesłać należytość członkowską, tak się robi w tych oddziałach, które regularnie przesyłają składki do związku.

Ufam mocno, że w tem Nowym Roku, w którym życzę wszystkim kolegom w całej Rzeczypospolitej szczęścia, zdrowia, i jak najlepszego powodzenia, weźmiemy się do intensywniejszej pracy w naszych oddziałach. Cześć.

Majewski Andrzej

Prezes oddziału powiatu nowotarskiego.

* * *

Koledzy, czytając nasze pismo „Drogowca“ Nr. 10 z grudnia, daje się zauważyć brak zrozumienia, co do organizacji własnej, co objawia się w niepunktualnem wpłacaniu składek miesięcznych, co z kolei wpływa ujemnie i utrudnia pracę Zarządowi Głównemu.

Aby usunąć tą bolączkę, powinniśmy, koledzy, wszyscy postarać się o uzgodnienie tej sprawy w całej Rzeczposp. Polskiej w ten sposób, aby nam potrącano składki przy wypłacaniu poborów na rzecz Związku. Chcąc to przeprowadzić trzeba wystosować małe pisemka do p. Inż. Kier. pow. Zarz. Drog. z prośbą — a napewno tego nam nie odmówią.

Koledzy, spójrzmy śmiało w oczy prawdzie, nie bądźmy bańką mydlaną, że za najmniejszym podmuchem rozpryśnie się, nie bądźmy pośmiewiskiem innych organizacji, bo przecież niema w naszem państwie Instytucji, czy to państwowej, czy prywatnej, w której by pracownicy nie tworzyli tej wielkiej rodziny związkowej.

Tylko przez silne zorganizowanie się i postawienie ludzi zdolnych, chętnych i wykwalifikowanych na czele naszego Związku, możemy spodziewać się polepszenia naszej smutnej doli.

Aby wybrać tych sterników naszego Związku, musimy być, Koledzy szczerymi jedni, względem drugich i na Zjeździe wybrać Zarząd częściowo z dróżników, częściowo z przełożonych, gdyż oni znają najlepiej nasze bolączki i nie z jakichś tam *przybłędów*, ale z przełożonych uczciwych, chętnych i zdolnych do tej pracy.

A teraz co do niektórych zarządzanych zjazdów wojewódzkich Koledzy, jak możecie nazwać zjazdem wojewódz. Zjazd, urządzony w dniu 27.X. 1935 r. w Grodzisku Mazowieckiem, jeżeli nie wszystkie oddziały powiatowe były o nim powiadomione?

My, pow. Radzymiński, dowiedzieliśmy się z Drogowca o danym zjeździe. Zapytujemy czy ororganizatorom tego zjazdu zależało na tem, żeby z naszego oddziału nie było żadnego delegata?

Bo jak to sobie można inaczej wytłomaczyć?

Kończąc ten mój list — raz jeszcze nawołuję Was, Koledzy, do ścisłej współpracy z przełożonymi, gdyż to niewątpliwie przyczyni się do podniesienia poziomu naszej organizacji.

St. Peciak

Dróżnik z Jadowa

* * *

Powiatowy Zarząd Drogowy w Postawach nadesłał nam pismo treści następującej:

„Mając na uwadze założenie Oddziału Związku Zawodowego Pracowników Dróg Kołowych, na terenie tut. powiatu, uprzejmie proszę o nadesłanie nam statutu (jeżeli można w 4-ch egzempl.).

O dniu zwołania zebrania organizacyjnego powiadomię dodatkowo“.

Powyższy dokument jest najlepszym dowodem przychylnego ustosunkowania się władz do naszego Związku, a jednocześnie zachętą dla nas wszystkich do dalszej wytrwałej pracy.

* * *

Od szeregu Oddziałów nadeszły reklamacje, wywołane niedostateczną ilością nadesłanych egzemplarzy „Drogowca“.

* * *

Przepraszamy Was Koledzy za tę mimowoli wyrządzoną Wam przykrość — stało się to jednak wyłącznie wskutek zwiększonego w ostatniej chwili zapotrzebowania na „Drogowca“, które nie pozwoliło na całkowite zaspokojenie wszystkich Oddziałów.

* * *

Prawie wszystkie Oddziały nadesłały listy z serdecznemi życzeniami noworocznemi dla Zarządu Głównego.

Nie mogąc podziękować wszystkim zosobna — Zarząd Główny — tą drogą gorąco dziękuje Kolegom za ten wzruszający dowód pamięci.

* * *

Fotografje, nadesłane z Oddziałów i niezamieszczone z braku miejsca w bieżącym numerze — zamieścimy w lutowym zeszycie „Drogowca“.

Dróżnicy pow. Warszawskiego składają serdeczne podziękowanie p. Staroście Powiatu Warszawskiego oraz p. Kierownikowi Powiatowego Zarządu Drogowego p. inż. Aleksandrowi Gajkowiczowi za serdeczną opiekę i pomoc materjalną, okazane dróżnikom.

Korzystając niejednokrotnie z rad i wskazówek zarówno Pana Starosty, jak i P. Kierownika P.Z.D. mogli się przekonać dróżnicy o przychylnym stosunku swoich Przełożonych do Związku, a ostatnio zostały im przyznane premje w wysokości zł. 60 na drogach samorządowych i po zł. 35 na drogach państwowych, świadczące o trosce o ich byt materjalny.

KRONIKA

Dnia 22 stycznia b. r. stolica nasza obchodziła rocznicę Powstania Styczniowego i uczciła Weteranów 1863 r. Po nabożeństwie, w kościele Garnizonowym, odprawionem przez Ks. Biskupa Gawlinę, na które przybyli Generalny Inspektor Sil Zbrojnych gen. Rydz - Śmigły, gen. Kordjan Zamorski, gen. Wieniawa Dlugoszowski, oraz wojew. Jaroszewicz złożono w kwaterze powstańców u stóp Krzyża na cmentarzu wojskowym wieniec z napisem „W rocznicę powstania styczniowego" — i od przyjaciół Weteranów, a następnie uczestnicy uroczystości udali się do Babic, gdzie odbył się akt nadania domków na kolonji im. Aleksandry Piłsudskiej Weteranom: Wandalenie Mamertowi oraz Sobolewskiemu Feliksowi, poczem weterani udali się do Belwederu aby oddać hołd cieniom Marszałka Józefa Piłsudskiego w kaplicy, gdzie spoczywały Jego zwłoki, i złożyć wieniec z napisem: Wskrzesicielowi Ojczyzny — Weterani 1863 r.

Jakich kompetencji Unja Zw. Zaw. Prac. Umysł. żąda dla izb Pracy

Rada Naczelna Unji Z.Z.P.U. po zapoznaniu się z referatem o Izbach Pracy ustaliła tezy, na zasadzie których powinna być opracowana ustawa o Izbach Pracy. Z tez tych następujące są najważniejsze:

1. Izby Pracy mogą istnieć tylko jako organy wolnego pracowniczego ruchu zawodowego dla przeprowadzania badań nad zagadnieniami socjalnemi i gospodarczemi. Celem ich ma być współpraca z ruchem zawodowym, a działalność swą będą mogły skutecznie prowadzić tylko w całkowitem o ten ruch oparciu. Natomiast z organizacji Izb Pracy wyłączana musi być wszelka myśl o supremacji nad pracowniczym ruchem zawodowym, stanowiącym jedyny wolny czynnik postępu gospodarczego.

2. Tak pomyślane Izby Pracy składać się muszą z przedstawicieli pracowniczych, wyłonionych przez element świadomy swych praw i współdziałający w realizowanniu tych praw — przez pracowników zorganizowanych związków.

3. Izby Pracy muszą dawać społeczeństwu i Rządowi niekłamany obraz polskiej rzeczywistości socjalnej — dlatego też powinny mieć zagwarantowaną całkowitą swobodę działania, a nadzór państwowy powinien być sprowadzony wyłącznie do kontroli formalnej.

4. Do Izb Pracy należeć powinni wszyscy pracownicy.

5. Izby powinny dzielić się na dwie sekcje, odpowiadające dwu zasadniczym członom świata pracy: robotniczą i pracowników umysłowych. Każda z tych sekcji powinna mieć równe prawa. Należałoby również przewidzieć możliwość tworzenia komórek, poświęconych poszczególnym gałęziom, np. pracownikom rolnym.

6. Terytorjalnie Okręgi Izb Pracy powinny zbliżać się do Okręgów Izb Przemyslowo - Handlowych.

7. Kompetencje Izb Pracy powinny być tak ustalone, aby nie wkraczały w granice działalności związków zawodowych. W szczególności do kompetencji Izb Pracy powinno należeć m. in.:

a) opinjowanie ustaw — w zakresie jaknajszerszym — ustaw zarówno bezpośrednio dotyczących świata pracy, jak i pośrednio. Wszelkie projekty ustaw, dotyczące bezpośrednio świata, pracy, winny być przed wniesieniem ich do ciał ustawodawczych obowiązkowo przedstawione Izbom Pracy do zaopinjowania. Opinje winny być podawane do wiadomości przy referacie ustaw na terenie ciał ustawodawczych. W odniesieniu do projektów ustaw pośrednio świata pracy winno być dopuszczone wypowiedzenie się Izb Pracy z własnej inicjatywy;

b) orzeczenie organów Izb Pracy w zakresie ustalania faktów życia odnośnie spraw, dotyczących świata pracy, winny być jedynie miarodajne dla oceny tych faktów;

c) do ważniejszych zadań własnych winno należeć: 1) prowadzenie wydawnictw, 2) zbieranie i wydawanie orzeczeń Sądu Najwyższego, dotyczących zagadnień pracy, 3) szkolenie zawodowe, 4) statystyka, 5) rejestracja członków, mających czynne prawa wyborcze, 6) rejestracja umów zbiorowych.

11. Nadzór państwowy nad izbami Pracy winien mieć za naczelną zasadę nieskrępowania rozwoju pierwiastka społecznego na terenie Izb. Nadzór państwa nad działalnością Izb Pracy powinien zawierać prawo zawieszania uchwał Izb w przypadkach:

1) oczywistego przekroczenia kompetencji ustawowych,

2) gdy zagrażają bezpieczeństwu Państwa i publicznemu,

3) gdy są przeciwne obowiązującym ustawom oraz przepisom, dotyczącym Izb Pracy,

Gdy organa Izby wykonują działalność powyżej określoną, władza państwowa powinna być uprawniona do ich rozwiązania i przeprowadzenia nowych wyborów. przyczem w tym celu ma być wyznaczony komisarz wyborczy na okres nieprzekraczający 3 miesięcy. Służyć mu będą prawa wszystkich kolegjalnych organów Izby, oprócz prawa wydawania opinji o ustawach, zarządzeniach i rozporządzeniach.

Właściwą władzą powinien być Sąd Okręgowy, z prawem apelacji, komisarzem tylko sędzia Sądu Apelacyjnego, wyznaczony przez prezesa tegoż Sądu.

Rzeczy ciekawe

Gaz!!!

Gaz! Z jego działaniem miała możność zapoznać się już i ludność cywilna w Abisynji. Nietylko oddziały wojskowe, lecz i półdzikie szczepy wojowników abisyńskich zetknęły się z groźnem działaniem „nowoczesnych wynalazków cywilizacji“. Jak niemal cała prasa donosi, maski gazowe zastępują tam zwykłe mokre chustki. Masek bowiem jest brak. Gdyby nawet zdążono wyprodukować ich odpowiednią ilość i zaopatrzyć w nie Abisyńczyków, nie będą oni w stanie zrobić z nich użytku, gdyż na naukę jest już zapóżno.

Lecz czy tylko Abisyńczykom grozi dalsze niebezpieczesńtwo wytrucia? Nie wiemy, z czem i my możemy się spotkać. Oczywiście, że lepiej będzie, jeśli nigdy nie zostaniemy zmuszeni do podjęcia walki. Ale to nie jest pewne. Zwłaszcza w naszej sytuacji. W wypadku napadu gazowego nikt u nas niewątpliwie nie będzie używał szmat, ale i z maskami nie wszyscy będą umieli się obejść. Wiele pod tym względem uczy służba wojskowa, a szczególnie Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Nie zapominajmy o jednem: w przyszłej wojnie, kiedykolwiek ona nastąpi, weźmie udział cały naród, to też całe społeczeństwo winno zapoznać się ze środkami obrony przeciwgazowej. Nie zwlekajmy więc, nietylko w wielkich skupieniach, ale po miasteczkach i wsiach z należytem przygotowaniem się w tym kierunku.

Piękny rozwój szybownictwa w Polsce

Zaczęło się w roku 1928. Rzuciła wówczas Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej hasło: „Uczmy się latać“! i okazało się, że jeżeli weźmiemy się do pracy bez zbytniego krzyku i taniego reklamiarstwa, efekt jest zawsze dodatni. Mimo, że różnie o nas mówią, potrafimy nietylko dorównać innym narodom, ale i je prześcignąć. Ale wróćmy do tematu. Jakże więc przedstawia się nasze szybownictwo obecnie, po siedmiu latach prób.

Mamy na terenie całej Polski 104 kół szybowcowych. 9000 członków, 145 szybowców i prawie 1200 pilotów szybowcowych. Uczą się latać wszyscy: młodsi i starsi, mężczyźni i kobiety. Oczywiście, przoduje młodzież. Lecz, jak na naród tak wielki, jak nasz, wszystko to jeszcze jest za skromne i zbyt szczupłe.

Ponieważ wiemy wszyscy, jak doniosłą rolę odgrywa tutaj działalność L.O.P.P., nie skąpmy pomocy ni ofiar na rzecz tej pożytecznej organizacji.

Mobilizacja orłów powietrznych w Ustjanowej

L.O.P.P. oraz Młode Polskie Szybownictwo zarządziły w roku bieżącym mobilizację sportu szy-

bowniczego w Ustjanowej (Małopolska). Poza odbytemi świczeniami, niech przytoczone przez nas cyfry dadzą świadectwo, że wspólny wysiłek całego społeczeństwa daje zawsze dobre i pożyteczne rezultaty.

W mobilizacji ustjanowskiej wzięło udział 30 pilotów szybowcowych z całej Polski. Przebywali oni w przestworzach przeszło 800 godzin, przelatując łącznie 1.000 km. Jak zwykle, padły różne rekordy. Najwyższą wysokość osiągnęli piloci: Żabski i Włodarkiewciz, bo aż 2600 m., a z kobiet p. Junżanka — 2100 m. Najdłużej utrzymał się w powietrzu p. Oleński — 20 godzin i 13 minut. P. Baranowski osiągnął najdłuższą odległość przelotu — 145 km.

Samoobrona przeciwlotniczo-gazowa

Współpraca zawsze wychodzi na korzyść. Tym razem musimy podkreślić współpracę Polskiego Radja i L.O.P.P. W każdy czwartek bowiem wszystkie rozgłośnie polskie nadają przez 5 minut bardzo pożyteczne wiadomości z zakresu samoobrony przeciwlotniczo-gazowej. Niech więc godzina 20 m. 55 gromadzi wszystkich przy słuchawkach lub głośnikach. Jeden niech zachęca drugiego. aby nikt nie pominął możności wysłuchania tych bardzo ciekawych i krótkich prelekcyj.

KOLOROWE DROGI. Obecnie przeprowadza się w Anglji doświadczenia, celem skonstatowania, jakie kolory nadają się najlepiej na pokrycie dróg, aby w nocy uzyskać jaknajlepszą widoczność. W Sheffeld posypano drogę na odcinku jednego kilometra szutrem drobnym jasno-różowym, który przy badaniach fotometrycznych okazał się bardzo korzystnym pod naświetleniem reflektorów.

BENZYNA Z WĘGLA. Dziewięć eskadr angielskiej Royal Air Force używa wyłącznie nowego paliwa, a mianowicie benzyny uzyskanej z destylacji węgla pod niską temperaturą. Dotychczasowe wyniki uważane są za zupełnie zadawalające.

AUTOMATYCZNE REGULOWANIE HAMULCÓW. Jedno z większych angielskich towarzystw transportowych wprowadziło nowe urządzenie, regulujące samoczynnie hamulce. Ustawienie hamulców zużytych tylko o 0.001 cm odbywa się zupełnie automatycznie.

FRANCJA.

REKORD SZYNOWEGO OMNIBUSU. Jeden z omnibusów szynowych zaopatrzony w 500 KM silnik marki Renault pobił wszystkie dotychczasowe rekordy kolejowe na dłuższe dystanse. Przebył on odległość 1.100 km. w niezwykle krótkim czasie 8 godzin i 2 minut osiągając przeciętną szybkość 136.5 km/g. Najwyższa osiągnięta szybkość wynosiła 150 km/g.

SANKCJE ODCZUŁ PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY. Fabryka samochodów Bugatti w Molsheim zmuszona była zwolnić większą ilość robotników, ponieważ większych zamówień udzielonych przez rząd włoski nie można było wykonać z powodu zarządzeń sankcyjnych.

Ida Raszyńska

Kącik dla kobiet

O ile mi wiadomo „Drogowiec" spóźnił się przed świętami i dlatego może Sz. Czytelniczki nie mogły skorzystać z przepisów świątecznych, wobec czego daję obecnie parę przepisów na potrawy karnawałowe.

Karnawał! Gdzie te czasy, o których ja osobiście tylko czytałem, kiedy to bawiono się całemi tygodniami, a kuligi sanną były tam wielką przyjemnością dla młodzieży jak i dla poważniejszych osób? Kuligi, kiedy niespodziewanie wpadali goście, a gospodarze, niby zaskoczeni, przyjmowali „czem chata bogata". Szkoda, że nie mamy teraz takiego karnawału. Mówi się jednak — trudno. Musimy się zastosować do tego co mamy i na co nas stać. Wiemy, że przyczyną tego jest kryzys, jednak poddawać się apatji nie możemy, mając obowiązek wychowania naszych dzieci.

Ażeby, nie zrywać zupełnie z tradycją podam tu Czytelniczkom przepis na takie faworki.

FAWORKI.

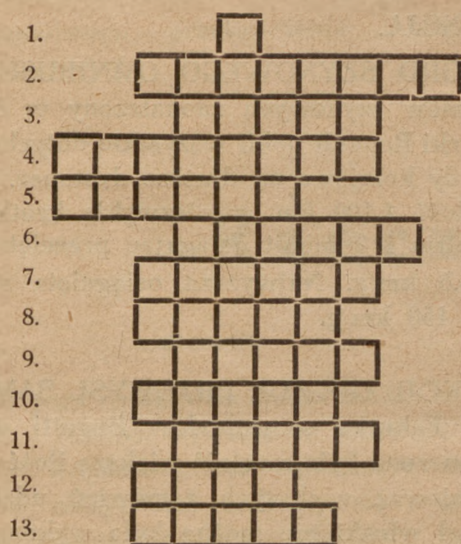
3/4 kg. mąki, 1/8 kg. masła, 8 żółtek, 2 całe jajka, 1 kieliszek spirytusu, 1 kg. szmalcu, 1/2 kg. cukru-pudru 1/2 laseczki wanilji. Mąkę przesiać dodać masło, żółtka, jajka i spirytus i wszystko to wyrabiać tak by ciasto było ciągnące się. Z chwilą gdy jest wyrobione bić go wałkiem w ciągu 5 minut poczem wałkować jaknajcieniej, a następnie wycinać długie paski z otworem w środku. Przewijać jeden koniec takiego paska przez otwór i zaraz smażyć w gorącym szmalcu. Nie cze-

kać aż surowe ciasto obeschnie, gdyż wówczas faworki są twarde. Do szmalcu, ażeby się nie palił dodać surowy obrany kartofel. Szmalcu nie należy kłaść odrazu wszystkiego. Smażone faworrki wyjmować na sito, a następnie układać na półmisku posypując cukrem-pudrem, utluczonym z wanilją.

Marynowanie szynek na święta wielkanocne

1/4 kg. soli 1/2 kg. saletry, szczypta pieprzu i ziela mielonego, 4 liście bobkowe. Wszystko to wymieszać na talerzu tak ażeby liście pokruszyły się i natrzeć tem mocno szynkę ze wszystkich stron, poczem ułożyć ją w jakiemś naczyniu tak ażeby leżała płasko. Szynka wypuści sos, wobec czego trzeba ją codzień obracać na inną stronę. W sosie szynka musi leżeć 6 tygodni. Po tym czasie szynkę wyjąć, obsuszyć, wieszając ją w przewiewnem miejscu i jeśli ma być wędzona — dobrze uwędzić. Przed pieczeniem czy gotowaniem zawsze trzeba moczyć szynkę całą noc.

Rozrywki umysłowe



1) Spójnia. 2) Libacja. 3) Czasomierz. 4) Zupa zimna. 5) Post przed B. N. 6) Ogumienie koła samochód. 7) Gajowy. 8) Zabawka. 9) Kwiat doniczkowy. 10) Przetwór mleczny. 11) Narzędzie drogowe. 12) Moc. 13) Mebel.

Za rozwiązanie zagadki Redakcja przeznacza 3 nagrody książkowe. Termin nadesłania odpowiedzi do dnia 15. II. 1936 r.

* * *

Krzyżówkę, nadesłaną przez kol. dróżnika Tomasza Kobyłkę z Sokala zamieścimy w następnym numerze.

Nagrody za trafne rozwiązanie zadań w uprzednim numerze „Drogowca" zostały w drodze losowania przyznane kolegom Antoniemu Pankowskiemu — poczta Rypin, Józefowi Oleszkiewiczowi, — powiat Jasło i Z. Korolkowi w Prużanie. Książki wysyłamy pocztą.

TROCHĘ ŚMIECHU



Motoryzacja... służby drogowej

Popieraj L. M. i K.

BUDŻET

Przychód		Rozchód			
Składki Członkowskie	36.120	Wydawnictwo			9.000.—
		VIII Zjad Delegatów			1.500.—
		Podróże, przejazdy i wydatki Zarządu i Komisji Rewizyjnej			2.800.—
		Spłata zadłużenia			1.000.—
		Inwestycje			250.—
		Porady i opieka prawna			2.400.—
		Ofiary na cele społeczne			200.—
		Koszty Administracyjne			
		Personalne			
		Wynagrodzenie Kier. Biura	3.600.—		
		„ Buchalt. i Urzędn.	2.640.—		
		„ Woźnego	1.000.—		
		Świadczenia socjalne	1.000.—	8.440.—	
		Lokalowe			
		Komorne	1.680.—		
		Światło	180.—		
		Telefon (z zainstalowaniem)	375.—		
		Opał	210.—	2.445.—	
		Biurowe			
		Materjały piśmienne i druki	500.—		
		Porto	360.—	860.—	11.745.—
		Fundusz Zapomogowy			7.224.—
		Nadwyżka Dochodów			1.—
	36.120				36.120.—

Zamieszczony wyżej preliminarz budżetowy ma być przedłożony do ogólnej dyskusji na Zjeździe Delegatów w dniu 15 lutego.

Nawet z pobieżnego zestawienia z zeszłorocznym preliminarzem widzimy bardzo poważną różnicę (patrz Nr. 6—19 „Drogowca" z czerwca 1935 roku) nie tylko w układzie, ale i w przeznaczeniu poszczególnych pozycji.

Różnica ta wypływa z jednej strony z bardziej ścisłej opartej na realnych cyfrach kalkulacji, z drugiej zaś na skasowaniu pewnych anomalji, jak naprzykład stanowiska płatnego prezesa, co się nie praktykuje w żadnej organizacji.

Oszczędności, uzyskane drogą rzeczowego rozłożenia wydatków pozwoliły na preliminowanie 20% budżetu na *fundusz zapomogowy*, przeznaczenie znacznej kwoty na tak poważną dla Związku sprawę jak porady i opieka prawna, a jednocześnie na wyasygnowanie potrzebnych sum na konieczne inwestycje (założenie telefonu) i utrzymanie aparatu biurowego, gwarantującego sprawne i sprężyste funkcjonowanie agend Związku.

Po stronie dochodów preliminowaliśmy kwotę zł. 36.120, którą otrzymujemy, obliczając ustalone w r. ub. składki po gr. 0.70 od 4.300 członków, zmniejszając ich liczbę o pewien % opieszałych płatników.

Po stronie wydatków — pozycję na wydawnictwo „Drogowca" zredukowaliśmy do kwoty zł. 9.000 — to jest o zł. 2.720 w stosunku do zeszłorocznego preliminarza; wydatki na IX Zjazd Delegatów zmniejszyliśmy o 50%; kosztem uposażenia prezesa — otrzymujemy uposażenie dla kierownika biura, urzędnika i buchaltera; świadczenia socjalne zmniejszyły się o 300 zł.; nieznajdująca usprawiedliwienia pozycja zeszłorocznego preliminarza „wydatki nieprzewidziane", wynosząca zł. 2.378 — została całkowicie skasowana — wzrosły natomiast nieznacznie drobne pozycje na światło, lokal i t. p., gdyż zostały one dostosowane do istotnych warunków.

Niniejszy krótki komentarz, zamieściliśmy jedynie dla ogólnej orjentacji, poddając proponowany preliminarz dyskusji Kolegów dostatecznie wcześnie, by na Zjeździe sprecyzować go całkowicie, usuwając zeń ewentualne usterki lub wprowadzając zmiany, zmierzające do istotnych potrzeb i dobra Związku.

Drogomistrz — pierwszorzędna siła fachowa, 12 lat pracy w Powiatowym Zarządzie Drogowym na stanowisku drogomistrza przy konserwacji i budowie dróg bitych i mostów, ostatnio pracował na przebudowie drogi o ulepszonej nawierzchni betonowej na trakcie Warszawa —Wilno.

Posiada poważne referencje. Obejmie stanowisko drogomistrza.

Oferty prosimy kierować:

Osiedle Kobyłka; powiat Radzymiński

Mieczysław Sołtysiak

KOLEGÓW ZAINTERESOWANYCH w odzyskaniu sum, złożonych na przedwojenne książeczki oszczędnościowe (dawne sbieregatielnyje kasy) zawiadamiamy, że w dniu 20 stycznia 1936 r. został już złożony w tej sprawie memorjał do Prezydjum Rady Ministrów.

Koledzy, którzy jeszcze nie zdążyli złożyć deklaracji w tej sprawie mogą otrzymać blankiet deklaracji, wraz z broszurą wyjaśniającą i memorjałem — w Warszawie, Drukarnia „Kolumna" Nowy-Świat 39.

Na koszty broszury i przesyłki należy załączyć razem gr. 20 bądź w znaczkach pocztowych, bądź przekazem pocztowym.

ECHO — D. 1. — odbiornik, odbiór do 200 klm. od Warszawy, z całym kompletem, w Urzędach Pocztowych, płacąc przy zamówieniu zł, 1. –, przy odbiorze zł. 2.— i 11 rat miesięcznych po zł. 3.50, wraz z całorocznym abonamentem.

Aparaty są wykonane przez Państw. Zakłady Tel- i Radjotechniczne, Warszawa, Grochowska 30.

DETEFON — odbiornik (odbiór do 250 klm.) z całym kompletem (słuchawki, antena, uziemienie izolatory j t. p. do nabycia w każdym Urzędzie Pocztowym. Warunki sprzedaży: przy zamówieniu zł. 1. —, przy odbiorze zł. 2. — i 11 rat miesięcznych po zł. 4.50 WRAZ Z CAŁKOWITYM ABONAMENTEM RADJOWYM.

PRZEDPŁATA roczna — **3,50** zł., kwartalna — **90** gr., miesięczna — **30** gr.

Członkowie Związku otrzymują „Drogowca" bezpłatnie.

OGŁOSZENIA: Okładki: IV str. 300 zł. II i III — 250 zł., za tekstem str. 200 zł.

Ogłoszenia artykułowe i w tekście **25%** drożej.

Wydawca: **Zarz. Gł. Zw. Zaw. Prac. Dróg Koł. R.P. im. Marsz. J. Piłsudskiego**

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul Ząbkowska 54 m. 30.

Redaktor Nacz. i odpowiedzialny Stanisław Wiszniewski

Zakłady Drukarskie „Kolumna", Warszawa, Nowy Świat 39 tel. 2.78-52.